



# KODAK GRAY SCALE

<b>C</b>	Red-Filter Negative	Cyan Printer	<b>M</b>	Green-Filter Negative	Magenta Printer	<b>Y</b>	Blue-Filter Negative	Yellow Printer



black      3-color      white      cyan      violet      magenta      primary red      yellow      green

# KODAK COLOR CONTROL PATCHES

*These colors have been selected as representative of those inks commonly used in photomechanical reproduction.*



Universitätsbibliothek  
Technischen Universität  
Braunschweig

**Na**

4877

UB Braunschweig

84



10225-120-7

Na-4877

# Der Mittellandkanal

## Vortrag

gehalten vor den Mitgliedern  
der verfassungsgebenden Preussischen Landes-  
versammlung am 23. Oktober 1919

von

Geh. Regierungsrat Dr. Stegemann  
Braunschweig

59.2801



Druck von Georg Westermann in Braunschweig

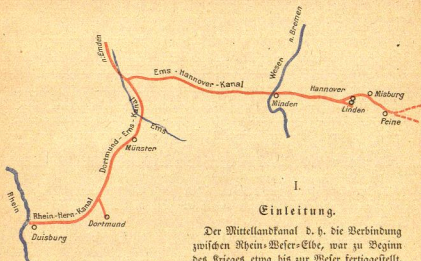
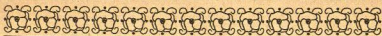
## Vorwort.

Die Mitglieder der verfassungsgebenden Preussischen Landesversammlung waren von ihrem Präsidenten, Oberbürgermeister Leinert, am 23. Oktober 1919 zu einem Vortrage über die Vollendung des Mittelländkanals eingeladen. Der Vortrag fand im Festsaal des Abgeordnetenhauses statt. Es war je ein Vertreter der beiden hauptsächlich in Betracht kommenden Linienführungen — der Süd- und der Mittellinie — aufgefordert, seinen Standpunkt zu begründen. An diese Vorträge sollten sich dann Fragestellungen an die Vortragenden über noch zu klärende Fragen, nicht aber eigentliche Erörterungen oder eine Beschlußfassung anschließen.

Vortragender der Südlinie war: Geh. Regierungsrat Dr. Stegemann (Braunschweig), Vortragender der Mittellinie: Geh. Baurat Professor de Thierry (Charlottenburg).

Der von dem Vertreter der Südlinie gehaltene Vortrag wird mit einigen Ergänzungen im nachfolgenden wiedergegeben.

---



## I. Einleitung.

Der Mittellandkanal d. h. die Verbindung zwischen Rhein-Weser-Elbe, war zu Beginn des Krieges etwa bis zur Weser fertiggestellt. Er setzte sich bis dahin zusammen aus den

Teilstücken Rhein-Herne-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal, Ems-Hannover-Kanal. Die Endstrecke Weser-Hannover-Misburg wurde im dritten Kriegsjahr in Betrieb genommen.

Der Ausbau eines weiteren Stückes, desjenigen von Hannover-Misburg bis Peine, wurde bei Ausgang des Krieges begonnen. Die Erdarbeiten sind an sieben verschiedenen Stellen bereits in Angriff genommen. Auszuführen bleibt nunmehr nur noch ein in der Lufthlinie etwa 100 km langes Kanalstück von Peine bis zur Elbe.

Da Übereinstimmung darüber besteht, daß dieses Endstück des Kanals unbedingt bei dem wichtigen Elbumschlagsplatz Magdeburg einmünden muß, könnte man annehmen, daß über die weitere Fortführung des Kanals, der geradlinig etwa über Braunschweig, Helmstedt, Eilsleben nach Magdeburg gehen müßte, kein Zweifel bestehen könne. Man versteht nicht, wie statt dessen zwei einander bescheidende Projekte auftreten können, von denen das eine im Norden, das andere im Süden erst auf großem Umwege nach Magdeburg gelangt. Die anliegende Karte 1 gibt die nähere Erklärung hierfür. Sie veranschaulicht, wie sich die Höhen der Aaße, des Elms und des Lappwaldes einer geraden Linienführung in den Weg stellen und dazu zwingen, die Höhenzüge entweder nördlich oder südlich zu umgehen.



## II.

### Beschreibung der beiden Projekte.

#### a) Die Hauptlinien.

Die beiden jetzt vorliegenden Projekte haben noch das Anfangsstück von Hannover-Misburg bis Peine gemeinsam, die Mittellinie schwenkt dann aber etwa 15 km vor Braunschweig nach Norden ab und zieht in weitem Bogen durch das Allertal, den Drömling und im Tal der Ohre der Elbe zu, wo sie unterhalb Magdeburgs einmündet. Die Südlinie geht zunächst noch dicht an Braunschweig heran, schwenkt dann in starkem Bogen nach Süden und nimmt ihren Weg durch das Stertal und den großen Schiffgraben nach Magdeburg, wo sie oberhalb der Stadt einmündet.

Die Mittellinie hat bis zur Elbe eine Streckenlänge von 148 km, die Südlinie von 152 km. Die Hauptstrecke der Südlinie ist also um 4 km länger als die der Mittellinie.

#### b) Die Nebenlinien.

Von der Mittellinie zweigen ab:

1. ein 24 km langer Stichkanal nach Hildesheim,
  2. ein 2 km " " " Braunschweig, der sich aber infolge der Verschiebung der Hauptstrecke nach Norden auf 7 km verlängert,
  3. ein 53 km " Verbindungskanal nach Verburg,
  4. ein 38 km " von diesem letzteren abzweigender Kanal nach Halberstadt.
- Zus. 117 km.

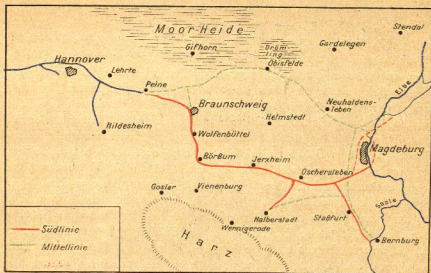
Von der Südlinie zweigen ab:

1. ein 25 km langer Stichkanal nach Hildesheim,
  2. ein 16 km " " " Halberstadt,
  3. ein 29,5 km " Verbindungskanal nach Verburg.
- Zus. 70,5 km.

Die Nebensrecken der Südlinie sind also um rund 47 km kürzer als die der Mittellinie.

Rechnet man die Kilometerlängen der Haupt- und Nebensrecken zusammen, so ergibt sich für die Südlinie eine um rund 43 km kürzere Gesamtlänge.





### Kanallängen:

Mittellinie:	Hauptkanal 148 km	Nebenlinien 117 km
Südlinie:	Hauptkanal 152 km	Nebenlinien 70,5 km

### c) Die Anschlüsse.

Für den Verkehr nach der unteren Elbe liegt die Mittellinie, für den nach der oberen Elbe die Südlinie günstiger. Die Mittellinie hat den bequemen Anschluß an die Märkischen Wasserstraßen, die Südlinie den bequemen an die Saale und ihre Anschlußkanäle.

### d) Die Überbrückung der Elbe und der Anschluß an die ostelbischen Wasserstraßen.

Die Mittellinie sieht eine Überschreitung der Elbe mit einer Kanalbrücke und über diese hinweg eine Fortführung des Mittellandkanals zum Ihle-Kanal bis nach Niegripp vor. Auch die Südlinie hat einen solchen Elbübergang mit Kanalfortführung zum Ihle-Kanal ihrem Projekt angegliedert. Sie hält ihn aber vorerst nicht für nötig. Wenn der Stand der Elbe durch Regulierung oberhalb und unterhalb Magdeburgs durch die geplanten Saaletalsperren auf etwa 1.90 m zu bringen ist, werden die Kanalschiffe auch so schon mit vollem Tiefgang die Elbe kreuzen können. Da diese Verbesserung des Elbefahrtwassers auch im allgemeinen Schiffsverkehrsinteresse liegt, so ist es wohl ratsamer, ein so kostspieliges



Unternehmen wie die Elbüüberbrückung — sie würde bei der Mittellinie über 25 Mill. Mark, bei der Südlinie sogar 33 Mill. Mark nach Friedenspreisen kosten — noch zurückzustellen.

In Magdeburg sieht man es nicht gern, daß die Südlinie oberhalb Magdeburgs und nahe an Schönebeck einmündet. Man besorgt, daß das im Norden liegende Hafengelände der Stadt entwertet wird. Diese Befürchtung ist u. E. unbegründet, da der Hafen Rothensee durch den östlichen Umgehungskanal eine direkte Verbindung mit der Südlinien-Einmündung oberhalb Magdeburgs erhält. Vom Standpunkte der Südlinie ist die Frage der Einmündungsstelle nebensächlich. Das erste Südlinien-Projekt sah, wie ich ausdrücklich betonen möchte, die Einmündung unterhalb Magdeburgs vor. Nebensächlich ist dann auch die Frage, ob die Überbrückung, wenn sie sich als notwendig oder zweckmäßig erweist, besser oberhalb oder unterhalb der Stadt erfolgt. Maßgebend ist in dieser Beziehung zunächst die Kostenfrage und dann die sachliche Beurteilung des Umschlagsplatzes Magdeburg selbst. Mündet die Südlinie unterhalb Magdeburgs ein, so wird selbstredend auch die Kanalbrücke nach dem Mittellinien-Projekt auszubauen sein. Die Öffentlichkeit ist nicht darüber unterrichtet, ob auch die sonst noch für Magdeburg wichtigen Nebenfragen:

- a) des auch aus anderen Gründen erwünschten Umgehungskanals,
- b) der Aufhöhung des Fahrwassers der Elbe bis Hamburg durch die Talsperren im Saalegebiet,

in ihrem Zusammenhange mit der Kanalfrage hinreichend untersucht und geklärt sind. Dies sind zwar für die Stadt Magdeburg wichtige, für die Südlinie aber ebenfalls sekundäre Fragen.

#### e) Die Saale-Kanalisierung und der Elster-Saale-Kanal.

Zum Kanalsystem der Südlinie und mit ihr technisch wie wirtschaftlich aufs engste verbunden ist die von Bernburg bis Merseburg zu kanalisierende Saale und der von dort nach Leipzig abzweigende Elster-Saale-Kanal. Erst durch diese anschließenden Wasserstraßen ist es möglich, bis in das Herz des sächsisch-thüringischen Industriegebietes hineinzustoßen und für dieses hochentwickelte Wirtschaftsgebiet den Mittellandkanal nutzbar zu machen.

#### f) Die Höhenunterschiede und Schleusen.

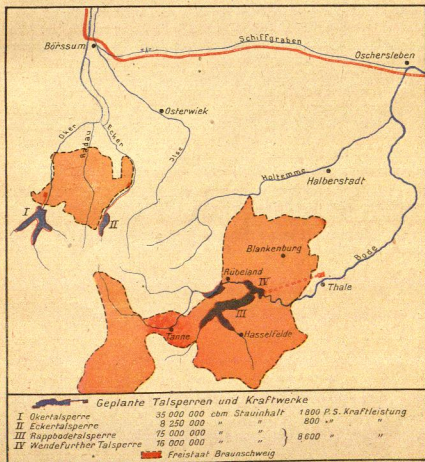
In der Hauptstrecke ist die Mittellinie im Vorteil; sie braucht, da sie von Peine ab bis kurz vor Magdeburg auf gleicher Höhe bleibt, nur in der Endstrecke zwei Abstiegschleusen zur Elbe mit zirka 26 m Gefälle. Dagegen muß die in das industriereiche Vorgelände des Harzes aufsteigende Südlinie erst die Höhe mit zwei Schleusen ersteigen, um dann wieder mit zwei oder drei Schleusen zur Elbe hinunterzukommen. Dieser Vorsprung der Mittellinie in

der Hauptstrecke wird aber, da sie mit ihrer Abzweigung zur Saale ebenfalls die gleiche Höhe der Südlinie gewinnen muß, in dieser ihrer Nebestrecke wieder ausgeglichen, nur daß die Mittellinie die gesamte zu übersteigende Höhe von 136 m mit 10, die Südlinie mit 13 Stufen überwindet.

### g) Die Wasserversorgung.

Beide Projekte sind technisch ohne besondere Schwierigkeiten durchführbar. Ein wesentlicher Unterschied besteht in dieser Beziehung zwischen ihnen nicht. Nur in einem, allerdings wichtigen, Punkte sind sie nach unserer Ansicht nicht

### Die Wasserspeisungsanlagen der Südlinie



gleichmäßig gesichert, nämlich in der Wasserversorgung. Uns sind die Unterlagen, auf denen die Mittellinie ihren Wasserwirtschaftsplan aufgebaut hat, in ihren Einzelheiten nicht bekannt. Wir haben uns daher auch kein genaues Bild machen können, wie die Wasserbeschaffung aus der Aller, Oker, Schunter, Fuße, Leine und Innerste geregelt und durchgeführt werden soll. Wir möchten dringend empfehlen, der Wasserbeschaffungsfrage besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Vielleicht rechnet man auch mit Leines- und Bodetalsperren. Jedenfalls aber müßten dann die Kosten für diese besonderen Bauten in den Kostenanschlag für die Mittellinie mit eingestellt werden, wie dies bei der Südlinie in Form von entsprechenden Zuschüssen geschehen ist. Wahrscheinlich wird man auf Pumpwerke in der Elbe und in der Weser zurückgreifen müssen.

Bezüglich der Wasserversorgung der Südlinie kann die bestimmte Erklärung abgegeben werden, daß der bei 4000 Schleusungen im Jahr berechnete Wasserbedarf mehr als ausreichend gedeckt ist, daß durch die in der Oker und Bode vorgesehenen Talsperren eine Entnahme bis zu 5,1 Sek./cbm durchweg gegeben ist, ohne daß — und dies möchte ich besonders betonen — unterhalb der Entnahmestelle eine Schädigung der Mugnießer stattfindet. Es wird im Gegenteil noch eine kleine Aufhöhung des Niedrigwassers erfolgen können.

Diese meine Angaben stützen sich auf die sorgfältigen Untersuchungen unserer Gesellschaft zur Förderung der Wasserwirtschaft im Harze, die während eines Zeitraumes von 14 Jahren genaue Untersuchungen über die Niederschlagsmengen und den Wasserabfluß im Harze in zahlreichen eigenen Stationen an selbstzeichnenden Meßapparaten vorgenommen hat. Die auf diesen zuverlässigen Unterlagen aufgebauten Talsperren-Projekte sind geologisch wie bautechnisch gewissenhaft ausgearbeitet und liegen den zuständigen Stellen in Berlin vor. Bei den aufgestellten Wasserwirtschaftsplänen sind selbstverständlich auch die Versickerungen und Verdunstungen, und zwar nach den langjährigen Erfahrungsgrundsätzen der Dortmund-Ems-Kanalverwaltung berücksichtigt werden..



### III.

#### Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Südlinie.

Kanäle werden nicht um ihrer selbst willen gebaut, d. h. nicht um ein technisches Problem mit möglichst geringen Schwierigkeiten zu lösen, sondern um bestimmte wirtschaftliche Aufgaben zu erfüllen, und zwar so zu erfüllen, daß sie einem möglichst breiten Ausschnitt der Volkswirtschaft dienen und daß der größtmögliche Nutzen für die Gesamtheit dabei herauskommt.

Es genügt nicht, nur den Anfangs- und Endpunkten des Kanals einen glatten Durchgangsverkehr zu schaffen, auch auf die durchgezogene Strecke selbst muß der Kanal entwickelnd und belebend einwirken. Weil unsere Südlinienvereinigung diesen Grundgedanken als den beherrschenden ansieht, treten wir dafür ein, daß das Endstück des Mittellandkanals nicht durch die Heiden und Forsten des Drömlings sondern durch das industriereiche Vorland des Harzgebirges geführt wird.

Schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts hat der Streit darüber, wo das Kanalsstück zwischen Weser und Elbe laufen sollte, die Gemüter erregt. Schon damals gab es eine besondere Vereinigung mit dem Sitz in Essen, welche den Weg über Neuhausleben-Wolmirstedt, und eine andere mit dem Sitz in Dortmund, die ihn über Braunschweig, Wolfenbüttel, Oschersleben nach Magdeburg gelegt sehen wollte. Ein Promemoria der diesen letzten Plan verfolgenden Vereinigung aus dem Jahre 1864 kam hierbei zu folgendem Ergebnis:

„Sieht man nicht ausschließlich auf eine technisch leichtere Ausführbarkeit und geringere Länge, so dürfte auch nicht ein einziger Umstand für den Vorzug der nördlichen Weser-Elbe-Kanallinie gegenüber der südlichen sprechen.

Jene betritt von Hannover ostwärts ein Gebiet aller Industrie bar, öde und menschenleer, weder produktions- noch konsumtionsfähig, und streift selbst in ihrem letzten Ausläufer auf preussischem Gebiet nur die äußerste nördliche Grenze eines industriereichen Bezirkes, kann denselben nur auf großen Umwegen durch eine Weizfahrt die Elbe bzw. die Saale herauf erreichen, ohne jedoch recht eigentlich in das Herz desselben zu gelangen.

Die südliche Linie hingegen nähert sich bei Hornburg der reichen Harzindustrie, wird zur wesentlichen Melioration des Oscherslebener Bruches beitragen und läuft sodann längs der dichten Kette industrieller Betriebe in den Kreisen Oschersleben, Halberstadt, Wanzleben, Aschersleben, Kalbe und der herzoglich anhaltischen Länder, öffnet den unermesslichen Steinsalzlagern bei Stassfurt billige Abfuhrwege und wird namentlich auch infolge des erleichterten Kohalverkehrs für die reichen Braunkohlenlager aller Wahrscheinlichkeit nach in dieser so überaus reichen Gegend einen kaum geahnten Aufschwung in der Industrie anbahnen.

Da die Südlinie den Vorzug hat, das industriereiche Gebiet mitten zu durchschneiden, und den Verkehr unabhängig von der Flußschiffahrt durchzuführen, bietet nur sie gleichzeitig für die Weiterführung der Schifffahrt die Elbe aufwärts nach Sachsen sowie für eine weitere Ausdehnung des Kanalnetzes — etwa die Saale herauf nach Halle und Leipzig — einzig und allein eine günstige Gelegenheit.

Die südliche Trasse dient gleichermassen dem Transitverkehr mit Kohlen. Indem sie aber überall bevölkertes, reiches, produktions- und konsumtionsfähiges Land erschließt, wird sich auf ihr nicht nur ein Transitverkehr auch mit anderen Gütern als mit Kohlen, sondern ein äußerst lebhafter Lokalverkehr entwickeln, und bietet sie daher zugleich die Bedingungen für eine gesicherte Rentabilität.“

In einer darauf folgenden Beratung in Hannover nahm das aus Vertretern der beteiligten Regierungen, Städte, Handelskammern usw. zusammengesetzte Zentralkomitee einstimmig folgende Entschließung an:

Der Kanal kann nur dann zur Hebung des Nationalwohlstandes beitragen, wenn er einen lebhaften Kanalgebietsverkehr (Binnenverkehr) tragen kann.

Der Kanalgebietsverkehr ist zugleich eine wesentliche Bedingung seiner Rentabilität; der Kanal kann infolgedessen auch dem Transitverkehr billiger dienen, wenn seine Rentabilität durch den Kanalgebietsverkehr gesichert ist; ein Kanal muß daher möglichst durch solche Gebiete geführt werden, in denen eine hoffnungsvolle Industrie besteht, um dieser die großen Segnungen der billigen Verkehrsmittel zu gewähren, andererseits aber von ihr die zu seiner Rentabilität ausreichende Fracht zu erlangen.

Die Ausführungen jener Denkschrift und die daraufhin gefaßte Entschließung decken sich genau mit den Ansichten, die wir in unserer Südlinienvereinigung heute noch vertreten. Die Grundverhältnisse haben sich seit jener Zeit auch nicht wesentlich verändert, nur hat sich die Bedeutung des mitteldeutschen Industriegebietes in der Zwischenzeit so gewaltig verstärkt, daß alles, was damals von der belebenden Wirkung einer südlichen Kanallinie erhofft wurde, heute voll gewährleistet ist.

\* \* \*

Wie in der damaligen Zeit kommt bei der Prüfung der Frage, wie man den Mittellandkanal weiterführen soll, vor allem in Betracht, was man mit dem Kanal bezwecken und erreichen will. Will man, wie in jener Zeit das für eine nördliche Linienführung eintretende Essener Komitee, ausschließlich billigere Frachten für die rheinisch-westfälische Schwerindustrie für ihren Absatz nach Berlin und dem Osten erreichen, so braucht man nicht nach der Beschaffenheit des vom Kanal berührten Gebietes zu fragen. Von diesem Gesichtspunkte aus muß aber auch die sich von der geraden Linie stark entfernende, in großen Krümmungen nach Magdeburg verlaufende Mittellinie unvollkommen genannt werden. Von dem Bestreben geleitet, den Kanal möglichst nahe an Braunschweig und Magdeburg heranzubringen, verteuert sie (in diesem Gedankengange unnötig) den westfälischen Kohlenwerken den Frachtweg um mehr als 30 km.

Hält man auf der anderen Seite die Rücksichtnahme auf die im Kanalgebiet lebhaften gewerblichen Unternehmungen aller Art, also die Rücksicht auf den



allgemeinen Nutzen, für ebenso berechtigt, so wird man den Kanal so legen, daß sowohl für den Durchgangs- wie für den Kanalgebietsverkehr der größtmögliche Nutzen herauskommt.

Wie im Septemberheft der Zeitschrift „Wasserwirtschaft“ von einem Hauptvertreter der Mittellinie mitgeteilt wird, stehen hinter seinem Projekt besonders auch das Kohlsyndikat, der Bergbauverein Essen und der Stahlwerksverband, und er hält das Gewicht der von diesen Verbänden vertretenen Interessen und ihre Stellungnahme für die Mittellinie für so ausschlaggebend, daß „demgegenüber selbst die Ansichten eines preussischen Beamtenministeriums doch immer nur eine gewisse theoretische Geltung beanspruchen könnten.“ —

Ich glaube nicht, daß man in seinen Folgerungen so weit zu gehen braucht. Die rheinisch-westfälische Industrie wird ihren großen Nutzen haben, auch wenn sie ihre Erzeugnisse über die Südlinie laufen läßt.

Nach den vorliegenden Berechnungen werden sich die Frachtkosten für die Tonne Kohlen von Gelsenkirchen nach Berlin auf der Südlinie nur etwa um 22 Pf. für die Tonne teurer stellen als auf der Mittellinie. Da auf dem Wasserwege gegenüber den Eisenbahnfrachten der Friedenszeit eine Ersparnis von M. 4,— für die Tonne erzielt wird, wird den Kohlenindustriellen bei dem kleinen Umweg über die Südlinie immerhin noch ein Frachtgewinn von M. 3,78 für die Tonne gegenüber den Eisenbahnfrachtsätzen verbleiben. Aber auch wenn sie dieses ungern verschmerzen sollten, würde ihr Opfer doch durch den ihnen auf der Südlinie gebotenen Durchgangsverkehr nach Halle und Leipzig, wohin sich der Kohlentransport um 14 Pf. pro t billiger stellen wird als auf der Mittellinie, wieder mehr als zur Hälfte ausgeglichen.

In der öffentlichen Besprechung hat sich merkwürdigerweise die schiefe Auffassung eingebürgert, als ob die Südlinie nur für den kleinen Ortsverkehr, die Mittellinie aber für den großen Durchgangsverkehr in Betracht komme. Aus dem Vorgesagten ergibt sich ohne weiteres, daß auch die Südlinie dem Durchgangsverkehr nach Berlin und dem Osten zu dienen bestimmt ist. Sie dient aber daneben, nämlich durch ihre Gabelung zur Saale hin, auch dem Durchgangsverkehr nach dem so wichtigen mitteldeutschen Industriegebiet. Nach den Berechnungen eines Vertreters der Mittellinie wird der Durchgangsverkehr der Mittellinie durch den Übergang auf die Südlinie nur wenig — nämlich nur um etwa 66000 Tonnen — verringert werden. Der Kanalgebietsverkehr der Südlinie würde dagegen durch Übergang auf die Mittellinie um etwa 500000 Tonnen, also etwa um das Achtfache, beeinträchtigt.

Nur auf den Durchgangsverkehr die Rentabilität des Mittellandkanals aufzubauen, ist übrigens nicht ganz ohne Bedenken. Sachverständige behaupten, daß, auch wenn die Wasserstände und Schleusenabmessungen des ostelbischen Wasserstraßennetzes ganz ausgeglichen und auf die volle Leistungsfähigkeit des Mittellandkanals gebracht werden, doch noch die Frage offenbleibt, ob auch



wirklich mit ausreichenden Rückfrachten gerechnet werden kann. Mit Leerfahrten auf dem Rückwege läßt sich aber für die Schifffahrt keine genügende Rentabilität herausrechnen. Nun ist es eine unbequeme Situation, daß Berlin zwar aufnahmefähig für Kohle, Eisen und sonstige für den Wassertransport in Betracht kommende Kanalgüter ist, selbst aber mit seinen vorzugsweise hochwertigen Erzeugnissen die rückfahrenden Schiffe nicht wieder ausgiebig befrachten kann. Dadurch würde natürlich auch die Hinfracht entsprechend verteuert, und der für den Kohlentransport auf der Mittellinie errechnete Frachtvorsprung wird in der Praxis wahrscheinlich mehr als ausgeglichen.

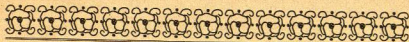
Auch die Rückfracht aus den östlichen preussischen Provinzen wird sich stets in gewissen Grenzen halten, da einerseits größtenteils mit einer Umladung in Berlin gerechnet werden muß, andererseits dem Seetransport ein großer Teil der Ladungen verbleiben wird.

Deshalb ist es gewissermaßen ein Sicherheitskoeffizient, wenn der Kanal durch eine Landschaft gelegt wird, wo regelmäßige Frachten, aber auch Rückfrachten zu holen sind. Das Kanalgebiet der Südlinie bietet diese Sicherheit. Der Nutzen, den ein Kanal für die Volkswirtschaft als Ganzes im Durchgangs- wie im Streckenverkehr bringt, bleibt doch eben immer die Kernfrage. Da, wo rauchende Schornsteine nach billiger Kohlenzufuhr, eine blühende Landwirtschaft nach Düng- und Futtermitteln, eine dichte Bevölkerung nach Bedarfsmitteln aller Art verlangen, wo Erze und Salze, Steine und Hölzer und alles, was sonst aus einem an Bodenschätzen, Bodenkultur und industrieller Arbeit reichen Gebiet hervorgeht, billige Abfuhrwege erheischt, dahin gehet der Kanal.

Das industrieschwache, an Bodenschätzen arme Gebiet der Mittellinie bietet von alledem nur wenig. Aus dem Kanalgebiete würden die durchschwimmenden Rähne wenig Verkehr aufnehmen. Alles wäre mehr oder weniger auf die eine stille Landschaft durchfahrenden, mit Kohle und Eisen beladenen Schleppzüge eingestellt.

Ganz anders liegen die Verhältnisse bei der Südlinie. Sie verbindet zwei bedeutende, in ihrer Dauerhaftigkeit gesicherte und zudem nicht einmal weit entfernte Industriezentren miteinander, durchzieht ein an Bodenschätzen und Landeserzeugnissen reiches Gebiet und bietet, dank der natürlichen Vielgestaltigkeit seines hochentwickelten Erwerbslebens die volle Gewähr für einen gleichmäßig großen aus- und eingehenden Kanalgebiets- und Fernverkehr.

Wie die beigelegte Karte 2 zeigt, ist das von der Südlinie durchzogene Gebiet von Braunkohlen, Kali, Eisens- und sonstigen Erzen ganz durchlagert. An nughbarem Gestein, Kalk, Gips und Zement, an Schotter und Kies usw. ist Überfluß. Gerade solche billigen Massengüter sind es, mit denen ein Kanalverkehr rechnen muß. Die anliegende Karte 3 gibt ein Bild des Verkehrs, den das Verkehrsgebiet der Südlinie gegenüber dem der Mittellinie zahlenmäßig aufweist. Hier findet der Kanal wirklich Leben und schafft Leben. Hier holt und bringt er Frachten.



#### IV.

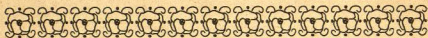
### Der Verbindungskanal Magdeburg-Vernburg.

Auch die Mittellinie hat sich der hohen Bedeutung dieses mitteldeutschen Wirtschaftsgebietes und der Notwendigkeit, es an das Kanalnetz anzuschließen, nicht verschließen können. Sie hat, wie erwähnt, zu diesem Zwecke auch ihrerseits einen Verbindungskanal zur Saale abgezweigt, der, parallel zur Elbe laufend, allerdings in seiner Ausführung wie im Betriebe erhebliche Schwierigkeiten aufweist, vor allem aber den beabsichtigten Zweck nur unvollkommen erfüllt.

Das ganze große Gebiet des Harzes und sein industriereiches Vorgelände bleiben von ihm unberührt. Die Eisenerze des Harzes, deren Vorkommen auf 40 Mill. Tonnen geschätzt wird, die Holzbestände der großen Forsten, die zahlreichen Steinbrüche können für den Kanalverkehr nicht nutzbar gemacht werden, und vor allem wird der Halberstädter Stichkanal, der doch erst die Schätze des Ostharzes erschließen soll, nicht zur Ausführung gelangen.

Wie wir durch Umfrage festgestellt haben, würde mit dieser Abzweigung von der Mittellinie auch dem sächsisch-thüringischen Industriegebiet keineswegs gedient sein, da seine Verkehrsbeziehungen, soweit sie nicht jetzt schon zur Saale und Elbe neigen, auf die von der Südlinie gegebenen Verkehrsmöglichkeiten verweisen. Man hat dort ausgerechnet, daß der Weg über diesen Verbindungskanal Magdeburg-Vernburg für mehr als die Hälfte des mit 4,1 Mill. Tonnen angenommenen Kanalgebietsverkehrs eine Frachtverteuerung gegenüber dem Weg über den Verbindungskanal der Südlinie bedeuten wird.

Der von der Mittellinie abzweigende Vernburger Verbindungskanal wird aber, wie mit einiger Wahrscheinlichkeit angenommen werden kann, schon aus wirtschaftlichen Gründen niemals gebaut, und damit werden alle Hoffnungen, die man an ihn knüpft, sich nicht erfüllen.



## V.

### Vergleichende Kostenberechnung.

Für den Kanalunternehmer, der sich vor die Wahl zwischen zwei technisch an sich möglichen Linien gestellt sieht, ist entscheidend die Frage, welche von beiden ihm die für die Verzinsung und Amortisation erforderlichen Kosten am sichersten deckt, welche von beiden, privatwirtschaftlich genommen, für ihn die rentabelste ist.

	Mittel- linie Mill. M.	Süd- linie Mill. M.
1) Die Baukosten werden betragen:		
a) für die Hauptstrecken . . . . .	92,2	96,5
b) Zweigkanäle hinzugerechnet . . . . .	156,2	139,—
c) Elbüberbrückung und Anschluß an den Ihle-Kanal hinzugerechnet . . . . .	• 181,3	172,1
2) Betriebskosten:	Mill. M.	Mill. M.
a) Verzinsung und Tilgung (4,5 % der Bau Summe)	7,02	6,255
b) Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten	1,130	0,787
	8,150	7,042

Diese Kostenberechnung ist selbstverständlich nach den Friedensverhältnissen aufgestellt. Diese Friedenspreise bieten, da sie noch wirklich das innere Verhältnis zwischen der wertschaffenden Arbeit im Volke nach den natürlichen Gesetzen des Kräfteaustausches zum Ausdruck bringen, doch immer noch größere Sicherheit als die mehr oder weniger künstliche und willkürliche heutige Gestaltung der Wertbeziehungen zueinander.

Noch schwieriger ist es heute, mit einiger Zuverlässigkeit abzuschätzen, mit welchen Frachtmengen der Kanal voraussichtlich rechnen kann. Legt man die früheren Verkehrsbeziehungen zugrunde und wendet hierbei die bewährten Berechnungsmethoden an, so gelangt man für die Südlinie zu einem schätzungsweisen Durchgangsverkehr von 3,27 Mill. Tonnen, zu einem Kanalgebietsverkehr von 4,11 Mill. Tonnen. Leider sind gleiche Berechnungen nicht auch für die Mittellinie aufgestellt.

Alle solche Vorausberechnungen haben aber, auch wie die Erfahrungen lehren, nur einen bedingten Wert. Die späteren wirklichen Verkehrsziffern weichen fast regelmäßig von den früheren Voraussagen bedeutend ab, und schon geringfügige Tarifänderungen stürzen die Grundlagen solcher Berechnungen völlig um. Der Volkswirt wird deshalb die Aussichten eines Verkehrsweges im allgemeinen lieber aus der ganzen wirtschaftlichen Struktur des zugehörigen Verkehrsgebietes ableiten und beim Vergleich zweier konkurrierender Linien derjenigen den Vorzug geben, welche offensichtlich die meisten Frachten holen und bringen wird.

Vergleicht man in dieser Beziehung das Kanalgebiet der Mittels- und Südlinie (siehe Karte 2 und 3), so kann wenigstens dem volkswirtschaftlich denkenden Beurteiler die Entscheidung über die zu wählende Linienführung nicht zweifelhaft sein.

---



## VI.

### Wer ist staatsrechtlich als Träger des Kanal- unternehmens anzusehen?

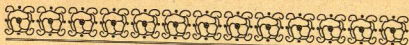
Von den Vertretern der Mittellinie ist wiederholt und mit Nachdruck betont,  
„daß der Mittellandkanal hinsichtlich seiner Bauausführung eine rein  
preußische Angelegenheit sei.“

Die gleiche Auffassung vertritt die Stadt Magdeburg, wenn sie an die Spitze  
eines kürzlich von ihr verbreiteten Schriftstückes den Satz stellt:

„Der Tag naht, der im preußischen Parlament die Entscheidung über  
das Projekt des Kanals von Hannover zur Elbe bringen soll.“

Wenn mit diesen Ausführungen staatsrechtliche Grundsätze aufgestellt werden  
sollen, so dürfen sie nicht unwidersprochen bleiben. Weder bei der Haupt-  
strecke noch bei den anschließenden Nebestrecken (Verbindungskanal zur Saale,  
der Saale-Kanalisierung und dem Elster-Saale-Kanal) handelt es sich um ein  
rein preußisches Unternehmen, es sind vielmehr die Länder Braunschweig, An-  
halt und Sachsen als direkte Anlieger eben beteiligt, und es ist nicht wahr-  
scheinlich, daß sie sich ihres Mitbestimmungsrechtes begeben werden. Wenn  
Braunschweig vor die Mitentscheidung über die Hauptstrecke gestellt wird, so  
wird und muß es sich die Frage vorlegen, welche von den beiden in Vorschlag  
gebrachten Linien seinem Landesinteresse am meisten entspricht. Es kann sich  
nicht damit einverstanden erklären, daß eine Linie gewählt wird, die seine wirt-  
schaftlich wertvollsten, an Bodenschätzen, Naturprodukten und Industrieerzeug-  
nissen reichsten Landesteile abseits vom Kanal läßt und an seinen beiden ge-  
werbereichen Hauptstädten weit entfernt vorüberzieht. Was für die lokalen  
Interessen Magdeburgs recht ist, muß doch für die Landesinteressen Braun-  
schweigs, Anhalts und Sachsens billig sein. Diese nichtpreussischen Landes-  
teile werden mit einer für sie ungünstigen Linienführung ebensowenig ein-  
verstanden sein, als sie fest davon überzeugt sind, daß eine für sie günstigere  
Lösung dieser Frage auch im Interesse der Allgemeinheit, d. h. der deutschen  
Volkswirtschaft liegt. Sie sind nicht nur davon überzeugt und behaupten dieses wie  
andere Stellen, sondern sie sind in der Lage, dieses auch ziffernmäßig nach-  
weisen zu können. Auch vom Standpunkt des künftigen Kanalträgers, des Reiches,  
Dörschleben-Halberstadt, die einen erheblichen Teil des ganzen südlichen Ka-  
nalgebietsverkehrs ausmachen, finanziell nicht gleichgültig sein.





## VII.

### Mittelbarer Einfluß des Südlinienprojektes auf die Wasser- und Kraftwirtschaft im Harze.

Die regelmäßige Wasserversorgung der Südlinie bedingt, wie schon gesagt, die Anlage von Talsperren im Harze, und zwar in den Flußläufen der Oker, Ecker und Bode.

Nach den von uns aufgestellten und jetzt im allgemeinen fertig vorliegenden Plänen wird es möglich sein, in den genannten Flußtäleru rund 135 Mill. Kubikmeter Wasser aufzustauen, eine Wassermenge, die nach dem vorliegenden Wirtschaftsplane ausreicht, den Kanal in dem gedachten Umfange vollständig zu versorgen und daneben den Unterliegern ihren bisherigen Bedarf, und zwar ausgeglichen, zu belassen. Wenn man bedenkt, daß beispielsweise die Oker bordvoll nur eine Wassermenge von 26 Kubikmetern in der Sekunde abzuführen vermag, daß aber der Wasserabfluß im Jahre zwischen 0,5 und 265 Kubikmetern in der Sekunde schwankt, so kann man sich ein Bild machen von den Verheerungen, welche die jährlich wiederkehrenden Hochwässer hervorrufen. Wir haben durch Umfrage für einen Zeitraum von zehn Jahren nachweisbare, d. h. sich in Geld ausdrückende Schäden von  $1\frac{1}{2}$  Mill. M. festgestellt. Wie hoch mögen diese Schäden heute zu bemessen sein!

Andererseits sind die durch Niedrigwasser für den Grundwasserstand, die Trinkwasserversorgung und die Abwässerfrage entstandenen Schäden so empfindlich fühlbar, daß auch deswegen ein Ausgleich der abfließenden Harzwässer dringend geboten ist.

Der preußische „Ausschuß zur Untersuchung der Wasserverhältnisse in den der Überschwemmungsgefahr besonders ausgesetzten Flußgebieten“ hat daher schon im Jahre 1902 bei der preußischen Staatsregierung beantragt, die Anlage von Talsperren im oberen Oker- und Bodegebiet auf technische und wirtschaftliche Ausführbarkeit zu prüfen. Die Untersuchungen haben ergeben, daß der geforderte Ausgleich durch im allgemeinen günstig gelegene Talsperren befriedigend erfolgen kann. Unter Zugrundelegung der Friedensverhältnisse würden die Baukosten aller gleichzeitig auch für die Kanalspeisung benötigten Talsperren einschließlich der zugehörigen Kraftwerke insgesamt 35,5 Mill. M. betragen.

Die an den geplanten Talsperren zu errichtenden Kraftwerke werden insgesamt 10000 P.S. oder etwa 60—80 Mill. Kilowattstunden erzeugen. Der den Triebwerken in den Flußtälern der Oker, Ecker und Bode zufallende Gewinn der



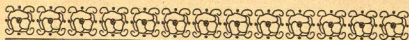
aus der Ausgleichung der Wasserzuführung entsteht, wird daneben noch auf 2100 P.S. zu bemessen sein. Die Bedeutung der so gewonnenen unvergänglichen, ja mit der zunehmenden Verteuerung der Kohle im Werte beständig steigenden neuen Kraftquellen muß in unserer Zeit besonders hoch eingeschätzt werden. Der aus ihnen gewonnene Ertrag reicht aber nicht ganz, nämlich nur zu  $\frac{3}{4}$  aus, um unter Berücksichtigung der Betriebskosten die Anlagekosten der Talsperren voll zu verzinsen und zu amortisieren.

Es ist nun ein glückliches Zusammentreffen, daß der vom Kanalunternehmer für die Wasserentnahme zu leistende Zuschuß (bemessen nach den Selbstkosten sonst aufzustellender Pumpwerke) gerade ausreicht, um die für den Bau der Talsperren entstehenden Kosten völlig zu decken. Der Kanal wird damit zum Helfer, ja zum entscheidenden Mitwirker für die Durchführung einer geordneten Wasserwirtschaft. Beide Unternehmungen bedingen auf diese Weise einander und tragen in ungewöhnlich glücklicher Vereinigung zur Vollendung eines dritten Werkes der Landeskultur, einer großzügigen Kraftwirtschaft im Harze, bei.

---

Wir haben die hier vorgetragenen Pläne in unserer Gesellschaft zur Förderung der Wasserwirtschaft im Harze und in unserer Vereinigung zur Förderung der südlichen Linie des Mittellandkanals nun schon 14 Jahre mit voller Hingebung und in gewissenhafter Arbeit vorbereitet, von der Überzeugung beseelt, damit im Dienste unserer deutschen Volkswirtschaft tätig zu sein. Wir halten die Pläne jetzt reif für die Vollendung und erbitten hierzu die einflußreiche wohlwollende Unterstützung der Preussischen Landesversammlung.

---



In der sich anschließenden Aussprache wurde von dem Landtagsabgeordneten Müller (Quedlinburg) eine nähere Begründung der Annahme gewünscht, daß das Kanalunternehmen nicht ein rein preussisches, sondern ein gemeinsames Unternehmen der Staaten Preußen, Braunschweig, Sachsen und Anhalt sei. Der Vortragende hat diese nähere Begründung wie folgt gegeben:

Bei der Fortführung des Mittellandkanals von Peine bis zur Elbe und bei den projektierten Anschlußstrecken sind jeweils immer zwei Länder beteiligt.

I. Hauptstrecke bis zur Elbe (125 km):

Streckenlänge des auf braunschweigischem Gebiet liegenden Kanals 49 km, also etwa  $\frac{2}{5}$  der zu erbauenden ganzen Strecke.

II. Verbindungskanal zur Saale:

Preußen 19 km, Anhalt 18 km.

III. Saalekanalisierung:

Preußen 86 km, Anhalt 25 km.

IV. Saale-Elster-Kanal:

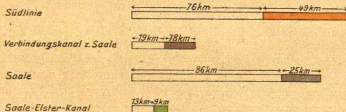
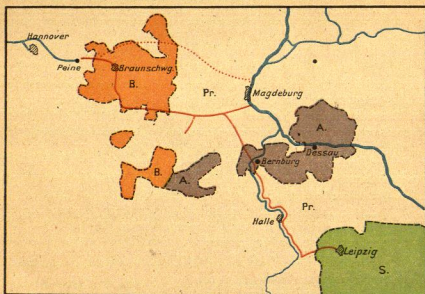
Preußen 12,8 km, Sachsen 8,7 km.

Am ganzen Kanalsystem sind hiernach direkte Anlieger: Preußen, Braunschweig, Anhalt und Sachsen. Als mittelbare Nutznießer haben sich daneben interessiert erklärt die Hansestädte und Thüringen, welch letzteres Anschluß an das mitteldeutsche Wasserstraßennetz sucht. In dritter Reihe steht Bayern, das die Herstellung eines Großschiffahrtsweges zur Elbe und damit eine nord-südliche Wasserverbindung der Donau anstrebt.

Auch bezüglich der im Harz zu bauenden Wasserspeisungsanlagen liegen die Verhältnisse so, daß alle fünf Sperren bzw. ihre Kraftwerke zum Teil auf preussischem, zum Teil auf braunschweigischem Gebiet liegen.

Es wäre hiernach das natürlichste und durch die Umstände gegebene, wenn der weitere Ausbau dieses ganzen Kanalsystems durch das Reich erfolgte, weil auf diese Weise auch die anderen beteiligten Länder sowohl selbst wie durch ihre Vertreter in der Nationalversammlung ihr Mitwirkungsrecht auszuüben und ihre Landesinteressen zu vertreten in der Lage wären.

Nach Artikel 97 der Reichsverfassung ist es ja Aufgabe des Reiches, die dem allgemeinen Verkehrsbedürfnisse dienenden Wasserstraßen in sein Eigentum und seine Verwaltung zu übernehmen, und zwar muß diese Übernahme nach Artikel 171 der Reichsverfassung spätestens am 1. April 1921 erfolgt sein. Allen beteiligten Ländern, also den preussischen wie den nichtpreussischen, ist hierbei in der Reichsverfassung die ausdrückliche Gewähr gegeben, daß bei der Verwaltung,



#### Farbenerklärung:

<div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 10px; background-color: white; display: inline-block;"></div> Preußen (Pr.)	<div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 10px; background-color: brown; display: inline-block;"></div> Anhalt (A.)
<div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 10px; background-color: orange; display: inline-block;"></div> Braunschweig (B.)	<div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 10px; background-color: green; display: inline-block;"></div> Sachsen (S.)

dem Aus- oder Neubau von Wasserstraßen die Bedürfnisse ihrer Landeskultur und ihrer Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit ihnen gewahrt werden sollen. Auch soll auf deren Förderung Rücksicht genommen werden.

Art. 97 Abs. 2 der Reichsverfassung:

Bei der Verwaltung, dem Ausbau oder dem Neubau von Wasserstraßen sind die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit den Ländern zu wahren. Auch ist auf deren Förderung Rücksicht zu nehmen.

Art. 171 Abs. 1 der Reichsverfassung:

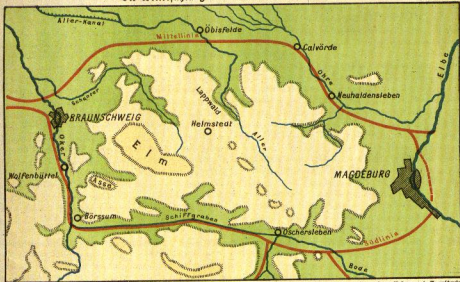
Die Staatseisenbahnen, Wasserstraßen und Seezeichen gehen spätestens am 1. April 1921 auf das Reich über.

Es sprechen gewichtige Gründe dafür, mit der Inangriffnahme des Mittellandkanals nicht erst abzuwarten, bis das Reich die Wasserstraßen auf sich übernommen hat. Eine sofortige Inangriffnahme kann aber nur geschehen, wenn sich bezüglich der Hauptstrecke die beiden beteiligten Länder Preußen und Braunschweig, bezüglich des Verbindungskanals zur Saale und der Saalekanalisierung Preußen und Anhalt, bezüglich des Saale-Elster-Kanals Preußen und Sachsen verständigen. Nur wenn eine solche Verständigung, durch welche dem anderen Vertragsteil die verfassungsmäßige Berücksichtigung seiner besonderen landeskulturellen und wasserwirtschaftlichen Interessen voll gewährleistet wird, nicht zustande kommt, würde die Ausführung des Kanals durch das Reich erfolgen müssen.

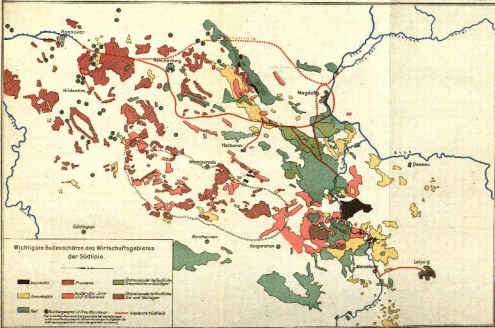
Ich meine aber, wenn man das gemeinsame Ziel fest ins Auge faßt, muß es möglich sein, über die jetzt noch vorhandenen Meinungsverschiedenheiten in verständnisvoller Zusammenarbeit hinwegzukommen.

---

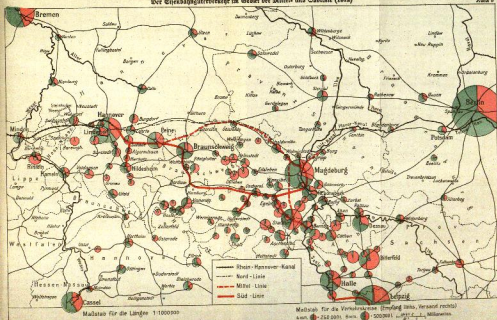
13. Juli 1972







Entwurf des Slawen im Raum Magdeburg in Brandenburg





# KODAK GRAY SCALE

**C**

Red-Filter Negative

Cyan Printer

**M**

Green-Filter Negative

Magenta Printer

**Y**

Blue-Filter Negative

Yellow Printer

.10

.30

.50

.70

.90

M

1.00

1.30

1.60

B

1.90

black

3-color

white

cyan

violet

magenta

primary red

yellow

green

# KODAK COLOR CONTROL PATCHES

*These colors have been selected as representative of those inks commonly used in photomechanical reproduction.*